

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 12458
8 mei
2015

Advies Raad van State inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het bewerkstelligen van een efficiënte en maatschappelijk wenselijke verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen, alsmede in verband met de verlening van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025

Nader Rapport

13 april 2015
IenM/BSK-2015/72601
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

Aan de Koning

Nader rapport inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het bewerkstelligen van een efficiënte en maatschappelijk wenselijke verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen, alsmede in verband met de verlening van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 17 maart 2015, nr. 2015000452, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 1 april 2015, No.W14.15.0069/IV, bied ik u hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert om het besluit vast te stellen, nadat met hetgeen in het advies wordt opgemerkt rekening zal zijn gehouden.

Hieronder ga ik op de opmerkingen van de Afdeling in.

De Afdeling constateert in de eerste plaats dat er op grond van het voorgestelde artikel 9a voorrang wordt gegeven aan het internationale personenvervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000, voor zover de concessiehouder zonder toewijzing van de capaciteit de concessie niet kan uitvoeren. De Afdeling merkt dienaangaande op dat de voorrang wordt gekoppeld aan de verleende concessie, welke ook trajecten in het buitenland omvat die niet onder de openbare dienstverplichting vallen. Hierbij wordt de vraag gesteld in hoeverre dit spoort met richtlijn 2012/34/EU. De richtlijn biedt een lidstaat immers geen ruimte om een openbare dienstverplichting te vestigen buiten het eigen grondgebied.

Op grond van artikel 47, vierde lid, van de richtlijn moet bij het verdelen van capaciteit rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten. Om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten te waarborgen kan onder niet-discriminerende voorwaarden voorrang worden verleend aan diensten die dit mogelijk maken.
Voor de mogelijkheid om prioriteit aan een dienst toe te kennen is derhalve relevant hoe het maatschappelijk belang van deze dienst zich verhoudt tot het maatschappelijk belang van een andere dienst. De concessiehouder heeft een groter maatschappelijk belang dan een andere dienst, voor zover deze uitvoering geeft aan de concessie. De concessie maakt het door een samenhangend geheel van verplichtingen immers mogelijk dat door het gehele land diensten worden aangeboden, ook wanneer deze diensten niet rendabel zijn. Door aan deze verplichtingen, die niet los van elkaar kunnen worden gezien, uitvoering te geven, vervult de concessiehouder derhalve een publieke taak. De positie van een concessiehouder is hiermee ook wezenlijk anders dan die van een vervoerder die niet gebonden is aan in een concessie vastgelegde verplichtingen. Om deze reden ken ik aan het internationale vervoer dat wordt verricht ter uitvoering van de concessie een groter maatschappelijk belang toe.



De kwalificatie van de concessie, of onderdelen daarvan, als een openbare dienstverplichting is op grond van artikel 47, vierde lid, van de richtlijn niet vereist voor de mogelijkheid om voorrang toe te kennen. Op grond van het criterium van maatschappelijk belang en om de ontwikkeling van adequate vervoersdiensten te waarborgen, is het op grond van de richtlijn mogelijk om voorrang toe te kennen aan het internationale personenvervoer waarvoor een concessie is verleend.

De toelichting is ten behoeve van dit punt aangevuld.

De Afdeling merkt voorts op dat niet duidelijk is hoe op de buitenlandse deeltrajecten kan worden voldaan aan de eis van non-discriminatie van eventuele buitenlandse vervoerders die op het grondgebied van hun lidstaat aan openbare dienstverplichtingen moeten voldoen.

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur geldt slechts voor de verdeling van capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur binnen de Nederlandse grenzen. Het ontwerpbesluit bevat derhalve geen belemmering voor eventuele buitenlandse vervoerders voor het voldoen aan openbare dienstverplichtingen op het grondgebied van hun lidstaat. Voor wat betreft de situatie binnen de Nederlandse grenzen geldt, zoals reeds is toegelicht, dat de verplichtingen voor de concessiehouder waarborgen dat er adequate vervoersdiensten kunnen worden aangeboden. De concessie vormt een evenwichtig geheel van verplichtingen en tegenprestaties. Hieraan zou afbreuk worden gedaan als de concessiehouder geen capaciteit zou verkrijgen om uitvoering te geven aan de concessie. Hierdoor is de positie van de concessiehouder wezenlijk anders en is een onderscheid in prioriteit niet discriminerend. Het onderscheid wordt daarbij niet gemaakt op basis van nationaliteit, maar slechts op basis van de vraag of er voor de desbetreffende dienst een concessie is afgegeven in de zin van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000. Indien dat niet het geval is, geldt ook voor de concessiehouder dat geen prioriteit wordt toegekend op basis van artikel 9a.

De Afdeling constateert dat de maximale reistijden voor vier trajecten[1] uit het besluit zijn geschrapt en dat de reistijden voortaan worden vermeld in de vervoerconcessie. De Afdeling merkt hierbij op dat de wijziging niet is toegelicht en adviseert om in de toelichting in te gaan op de vraag wat het effect is voor de doorlooptijden van hogesnelheidstreinen op de vier trajecten waar het hier om gaat.

In de vervoerconcessie zijn de maximale reistijden opgenomen voor verschillende trajecten. Deze reistijden verschillen per dienstregelingsjaar en zijn bovendien afhankelijk gesteld van het materieel waarmee gereden wordt. Het is derhalve niet mogelijk om in alle gevallen bij voorbaat uitsluitsel te geven over de maximale reistijden die in een bepaald dienstregelingsjaar zullen gelden. Om deze reden is gekozen voor een verwijzing naar de vervoerconcessie in plaats van opname van de maximale reistijden in het besluit.

Naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling is de toelichting hierop aangevuld.

De redactionele opmerkingen van de Afdeling zijn overgenomen met uitzondering van opname van een transponeringstabel. Een transponeringstabel wordt opgenomen in het geval van een regeling ter implementatie van een bindende EU-rechthandeling. Het onderhavige besluit dient echter niet ter implementatie, maar benut slechts de ruimte die in de richtlijn wordt geboden om regels te stellen.

Vanwege de beoogde inwerkingtreding op 13 april 2015 is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de inwerkingtredingsbepaling aan te passen. Er is voorzien in terugwerkende kracht tot en met 13 april 2015 indien het Staatsblad waarin het onderhavige besluit wordt bekendgemaakt wordt uitgegeven na 12 april 2015. Om als juridische basis te dienen voor de capaciteitsverdelingsprocedure voor het volgende dienstregelingsjaar is vereist dat het besluit op 13 april 2015 rechtsgeldig is. De betrokken spoorwegondernemingen zijn door middel van meerdere consultaties op de hoogte gesteld van de wijzigingen en konden rekening houden met de gewijzigde regels. Gelet op het publieke belang dat gemoeid is met toepassing van dit besluit in het dienstregelingsjaar 2016 is besloten om te voorzien in terugwerkende kracht.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.

[1] Namelijk Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Belgische Grens, Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Breda, Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS, en Den Haag CS – Rotterdam CS – Breda – Belgische grens.



Advies Raad van State

No. W14.15.0069/IV
's-Gravenhage, 1 april 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 17 maart 2015, no. 2015000452, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het bewerkstelligen van een efficiënte en maatschappelijk wenselijke verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen, alsmede in verband met de verlening van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit brengt wijzigingen in de regels die ProRail hanteert bij het verdelen van de capaciteit op het spoor. De wijzigingen zijn er vooral op gericht de schaarse capaciteit efficiënter te verdelen.

De Afdeling advisering van de Raad van State adviseert het besluit vast te stellen, maar constateert dat de prioriteit die wordt gegeven aan het internationale deel van de NS-concessie vragen oproept. Verder vraagt de Afdeling om een verduidelijking rond de doorlooptijden van hogesnelheidstreinen.

1. Prioriteit voor internationale treindiensten op basis van de NS-concessie

De richtlijn die onder meer de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit regelt, bepaalt dat de nationale infrastructuurbeheerder (in Nederland ProRail) de spoorcapaciteit moet toewijzen en verdelen. Als niet alle aanvragen kunnen worden toegewezen geldt het spoor als overbelast. De beheerder mag dan prioriteitscriteria hanteren; daarbij moet hij rekening houden met 'het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst'. Voorrang kan worden verleend aan de openbare dienst en aan (internationaal) goederenvervoer, onder niet-discriminerende voorwaarden.[1]

Voor Nederland is dit uitgewerkt in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Dat kent een gedetailleerde opsomming van de soorten diensten waaraan, bij overbelasting, achtereenvolgens prioriteit toekomt.

Die opsomming wordt in het ontwerpbesluit op enkele punten gewijzigd. Onder meer wordt prioriteit gegeven aan het internationale personenvervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000, voor zover de concessiehouder zonder toewijzing van capaciteit de concessie niet kan uitvoeren.[2] Het gaat om de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, die voor 2015–2025 is toegekend aan de Nederlandse Spoorwegen. Die bevat drie internationale lijnen:
– een treindienst tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag Holland Spoor, Dordrecht, Roosendaal, Antwerpen Centraal, Mechelen, Zaventem, Brussel Centraal en Brussel Zuid met een frequentie van zestien treinen per richting per dag,
– met ingang van het dienstregelingjaar 2016 een treindienst tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal, Antwerpen Centraal en Brussel Zuid waarbij enkele treinen doorrijden naar Parijs Gare du Nord en andere naar Lille,
– met ingang van dienstregelingjaar 2017 een treindienst tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal, Brussel Zuid en Londen St. Pancras.[3]

De richtlijn laat toe dat prioriteit wordt toegekend aan treindiensten die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van een openbare dienstverplichting als die van de NS. In zoverre stemt de regeling uit artikel 9a overeen met de richtlijn. Artikel 9a van het ontwerpbesluit koppelt de voorrang echter aan de verleende concessie, welke ook (deel-)trajecten in het buitenland omvat die niet onder de openbare dienstverplichting vallen. De vraag rijst in hoeverre dit spoort met de richtlijn. De richtlijn biedt een lidstaat immers geen ruimte om een openbare dienstverplichting te vestigen buiten het eigen grondgebied.

[1] Artikelen 20 en 22 van richtlijn 2001/14 van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, PbEU 2001, L 75. Met ingang van 16 juni 2015 wordt deze richtlijn vervangen door richtlijn 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, PbEU 2012, L 343. De materie wordt dan geregeld door de artikelen 45 en 47 van die laatste richtlijn.
[2] Voorgesteld artikel 9a.
[3] Artikelen 62 en 63 van de concessie.



Voorts is daarmee niet duidelijk hoe op die buitenlandse deeltrajecten kan worden voldaan aan de eis van non-discriminatie van eventuele buitenlandse vervoerders die op het grondgebied van hun lidstaat aan openbare dienstverplichtingen moeten voldoen.[4]

De Afdeling adviseert hierop in de toelichting in te gaan en het ontwerpbesluit zo nodig aan te passen.

2. Hogesnelheidstreinen

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur bepaalt nu dat de infrastructuurbeheerder de capaciteit zo moet verdelen dat de hogesnelheidstreinen op vier trajecten, bij een minimale frequentie, de in de concessie opgenomen maximale reisduur moeten kunnen halen; die reistijden worden vervolgens voor vier trajecten vermeld.[5] In het ontwerpbesluit wordt de vermelding van die maximale reistijden geschrapt; de reistijden worden voortaan vastgesteld in de vervoerconcessie.[6] Deze wijziging wordt niet toegelicht. Het is de Afdeling uiteraard niet ontgaan dat er problemen zijn geweest rond de hogesnelheidstreinen, maar voor de goede orde adviseert de Afdeling in de toelichting in te gaan op de vraag wat die problemen concreet betekenen voor de doorlooptijden voor hogesnelheidstreinen op de vier trajecten waar het hier om gaat.

3. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

De vice-president van de Raad van State,
P.J.H. Donner.

4 De ACM spreekt in haar UHT in dit verband van ''absolute voorrang voor het internationaal verkeer van NS'', blz. 3, einde paragraaf II.

5 Namelijk Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Belgische grens, Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS – Breda, Amsterdam CS – Schiphol – Rotterdam CS, en Den Haag CS – Rotterdam CS – Breda – Belgische grens (artikel 8, derde lid).

6 Geldend en voorgesteld artikel 8, derde lid.



Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W14.15.0069/IV

- De omschrijving van ‘internationaal pad’ In artikel 1 overbrengen naar artikel 4b, nu dat het enige artikel is waarin de term voorkomt.
- De inhoud van artikel 13, tweede lid, opnemen in artikel 4, omdat het voorbehouden van capaciteit voor internationaal goederenvervoer, zoals geregeld in verordening 913/2010, aan de verdere capaciteitsverdeling voorafgaat.
- In artikel 4b ‘traject’ wijzigen in ‘pad’, nu dat de geijkte term in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur is.
- In artikel 6, eerste lid, het gedeelte na de opsomming opnemen in de aanhef (aanwijzing 99, tweede lid, van de Aanwijzingen voor de regelgeving (Ar)), zodat die komt te luiden: ‘Bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling wordt de benodigde capaciteit voor de beheerder verdeeld voor: .’
- In artikel 9a (en in het bestaande artikel 7a, tweede lid) niet verwijzen naar artikel 20, vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000, nu dat lid geen betrekking heeft op internationaal vervoer.
- In de toelichting uitleggen wat wordt bedoeld met ‘verkeer zonder vervoersfunctie’ (artikel 10, eerste lid, onderdeel i).
- Artikel II modelleren naar model A van aanwijzing 180 Ar.
- Bij artikel II, tweede lid, het Staatsbladnummer vermelden (aanwijzing 87 Ar).
- In artikel II, derde lid, 1 april 2015 vermelden als het tijdstip van inwerkingtreding (Stb. 2015, 92).
- Het voornemen om het ontwerpbesluit te evalueren (§ 7.4 van de toelichting) neerleggen in een evaluatiebepaling, aangezien voor de evaluatie de medewerking nodig zal zijn van een orgaan dat niet onder ministeriële verantwoordelijkheid valt (aanwijzing 164, toelichting, Ar).
- In de toelichting een actuele transponeringstabel opnemen voor de Europese regelingen die mede in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur worden geïmplementeerd (aanwijzing 338 Ar).



Tekst zoals aangeboden aan de Raad van State: Besluit van …… tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het bewerkstelligen van een efficiënte en maatschappelijk wenselijke verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen, alsmede in verband met de verlening van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz, enz, enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 12 maart 2015, nr. IenM/BSK-2015/7258, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 61, eerste lid, van de Spoorwegwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van ..., nr. IenM/BSK-..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verwijdering van de aanduidingen van de onderdelen, worden de onderdelen in alfabetische volgorde geplaatst.

2. In de alfabetische volgorde worden de volgende begrippen en de bijbehorende omschrijvingen ingevoegd:

> *internationaal hogesnelheidspersonenvervoer:* openbaar vervoer tussen een binnenlands en een buitenlands station waarbij in Nederland geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet;
> *internationaal openbaar vervoer:* openbaar vervoer tussen een binnenlands en een buitenlands station, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
> *internationaal pad:* de capaciteit die een trein tussen twee plaatsen, die in verschillende landen liggen, en tussen twee vastgestelde tijdstippen mag gebruiken;
> *nationaal hogesnelheidspersonenvervoer:* openbaar vervoer waarbij in Nederland geheel of gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het hogesnelheidsnet, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
> *standaard goederenvervoer:* vervoer van goederen per trein dat gebruik kan maken van een standaardpad en waarvan de snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken bekend zijn gemaakt in de netverklaring, bedoeld in artikel 58 van de wet.

3. De volgende begrippen en de bijbehorende omschrijvingen komen te vervallen:

> 'conventioneel goederenvervoer';
> 'zwaar goederenvervoer';
> 'snel goederenvervoer';
> 'hogesnelheidspersonenvervoer'.

4. In de begripsomschrijving voor nationaal openbaar vervoer wordt 'hogesnelheidspersonenvervoer' vervangen door: nationaal hogesnelheidspersonenvervoer.

5. In de begripsomschrijving voor openbaar vervoer wordt 'artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000' vervangen door: artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000.

B

In artikel 1a, onderdeel b, wordt de zinsnede 'de prestatie-indicatoren, bedoeld in artikel 17, eerste lid,



van de wet,’ vervangen door: de prestaties, bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de wet, en wordt de zinsnede ‘in nadere prestatie-indicatoren’ vervangen door: in prestatie-indicatoren.

C

In artikel 3, onderdeel d, wordt ‘artikel 31 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen’ vervangen door: artikel 26, eerste lid, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

D

Na artikel 4a worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 4b

De beheerder is bevoegd capaciteitsaanvragen en toegewezen capaciteit voor internationale paden af te wijzen, onderscheidenlijk in te trekken, voor zover de bij dat traject betrokken buitenlandse beheerder, definitief niet de aansluitende capaciteit beschikbaar stelt.

Artikel 4c

Tijdens de coördinatie kan de beheerder ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen, met het oog op het doelmatig gebruik van de capaciteit, binnen redelijke grenzen capaciteit voorstellen, die afwijkt van de aangevraagde capaciteit.

E

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid van artikel 6 komt te luiden:

1. De benodigde capaciteit voor de beheerder voor:
   a. ten tijde van de sluitingsdatum van de capaciteitsaanvragen voor de normale dienstregeling redelijkerwijs voorzienbare en planbare werkzaamheden ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen, en
   b. het opstellen van materieel dat wordt gebruikt voor deze werkzaamheden, wordt bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling verdeeld.

2. Onder vernummering van het tweede en het derde lid tot derde en vierde lid wordt een nieuw tweede lid ingevoegd, luidende:

2. Onder de werkzaamheden, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt in ieder geval verstaan:
   a. onderhoud ten behoeve van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen;
   b. uitbreiding, vervanging of wijziging van de hoofdspoorweginfrastructuur aan of nabij de hoofdspoorwegen;
   c. oefeningen ten behoeve van de openbare veiligheid;
   d. inspecties;
   e. meetritten.

F

Het derde lid van artikel 7 komt te luiden:

3. Het resultaat van de verhoging is in ieder geval niet bevredigend indien ten gevolge hiervan de minimale niveaus, bedoeld in artikel 8, niet worden gehaald.

G

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel c, wordt geletterd onderdeel f.

2. Het eerste lid, onderdelen a en b, wordt vervangen door:

a. voor stadsgewestelijk, nationaal en streekgewestelijk openbaar vervoer, met de op basis van

artikel 10 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer, een bedieningsfrequentie per richting, voor de op kaart 2 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken:
1°. tussen de grote stations: van 2 paden per uur gedurende de dagperiode;
2°. tussen overige stations: van 2 paden per uur op werkdagen van 06.00 uur tot 20.00 uur, van 1 pad per uur op werkdagen van 20.00 uur tot 24.00 uur en van 1 pad per uur in het weekend gedurende de dagperiode.

b. voor nationaal hogesnelheidspersonenvervoer een bedieningsfrequentie van 2 paden per richting per uur, met een minimum van 32 paden per richting per dag, op elk van de volgende verbindingen:
1°. Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal;
2°. Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Breda;
3°. Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Breda – Eindhoven.

c. voor internationaal openbaar vervoer een bedieningsfrequentie:
1°. tot en met dienstregelingsjaar 2016, op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Roosendaal – Belgische grens van 16 paden per richting per dag;
2°. op het baanvak Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar grens van 8 paden per richting per dag;
3°. Op het baanvak Amsterdam Centraal – Deventer – Oldenzaal grens van 8 paden per richting per dag.

d. voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer een bedieningsfrequentie op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam Centraal – Belgische grens:
1°. met ingang van dienstregelingsjaar 2016 van 14 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar;
2°. met ingang van dienstregelingsjaar 2017 van 16 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar;
3°. met ingang van dienstregelingsjaar 2018 van 18 paden per richting per werkdag gemiddeld over het dienstregelingsjaar.

e. voor internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met ingang van dienstregelingsjaar 2017, een bedieningsfrequentie op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam Centraal – Breda – Belgische grens van 16 paden per richting per dag.

3. In de aanhef van het eerste lid, onderdeel f (nieuw), wordt ‘goederenvervoer’ vervangen door: standaard goederenvervoer, en vervalt de zinsnede ‘, met de op basis van artikel 10 geldende prioriteitsvolgorde van deelmarkten van dat vervoer,’.

4. Na het eerste lid, onderdeel f (nieuw), wordt een nieuw onderdeel toegevoegd:

g. in afwijking van onderdeel f, voor goederenvervoer gedurende perioden dat er vanwege de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen verminderde capaciteit beschikbaar is op het baanvak Kijfhoek – Zevenaar, een bedieningsfrequentie in iedere richting

Van/naar	Via	Naar/van	Paden/uur buiten de spits	Paden/uur in de spits
Kijfhoek	Boxtel	Eindhoven	4	4
Eindhoven		Venlo	4	4
Deventer		Oldenzaal grens	2	2

5. In het tweede lid wordt ‘het hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b’ vervangen door: het nationaal en internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in het eerste lid, onderdelen b, d en e.

6. Het derde lid komt te luiden:

3. De beheerder komt een zodanige verdeling van de capaciteit overeen dat het minimale niveau voor nationaal en internationaal hogesnelheidspersonenvervoer alsmede voor internationaal openbaar vervoer, bedoeld in het eerste lid, kan worden gerealiseerd met de reistijden zoals opgenomen in de krachtens artikel 20, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000, verleende concessie.

7. Het vierde lid komt te luiden:

4. De minimale niveaus, bedoeld in het eerste lid, onderdeel f, zijn niet van toepassing op de in bijlage 2 behorende bij dit besluit aangeduide baanvakken voor goederenbestemmingsverkeer,



indien het standaard goederenvervoer niet een aan die baanvakken gelegen herkomst- of eindbestemming heeft.

H

Artikel 9, derde lid, komt te luiden:

3. Er wordt prioriteit toegekend aan capaciteitsaanvragen met betrekking tot personenvervoer in de spits indien deze concurreren met de benodigde capaciteit voor de beheerder, bedoeld in artikel 6, eerste lid.

I

Na artikel 9 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9a

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van de capaciteit na toepassing van artikel 8 prioriteit toegekend aan het internationale vervoer waarvoor een concessie is verleend krachtens artikel 20, eerste of vierde lid, van de Wet personenvervoer 2000, voor zover de concessiehouder ten gevolge van het niet verkrijgen van de capaciteit niet in staat is om uitvoering te geven aan de bedieningsfrequentie die is overeengekomen in de concessie.

J

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, wordt bij de verdeling van capaciteit na toepassing van de artikelen 8 en 9a prioriteit toegekend aan deelmarkten overeenkomstig onderstaande volgorde:
   a. stadsgewestelijk openbaar vervoer;
   b. nationaal openbaar vervoer;
   c. internationaal openbaar vervoer, niet zijnde internationaal hogesnelheidspersonenvervoer, met uitzondering van vervoer per nachttrein;
   d. nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
   e. internationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
   f. streekgewestelijk openbaar vervoer;
   g. standaard goederenvervoer;
   h. overig personenvervoer;
   i. verkeer zonder vervoersfunctie.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Onverminderd het eerste lid, is de beheerder bevoegd aanvullende, in de netverklaring bekend gemaakte, prioriteitscriteria te hanteren.

3. Het derde lid komt te vervallen.

K

Na artikel 10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 10a

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen eenzelfde deelmarkt als bedoeld in artikel 10, eerste lid, voordoen, komt prioriteit toe aan het vervoer binnen een en dezelfde deelmarkt dat het minste geluid produceert.

L

Artikel 11 komt te luiden:

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen eenzelfde deelmarkt van het openbaar vervoer, het hogesnelheidspersonenvervoer of het overig personenvervoer, voordoen, komt na toepassing van artikel 8 tot en met 10a prioriteit toe aan het zoveel mogelijk minimaliseren van de reistijd van de betrokken reizigers in Nederland, gewogen naar reizigersaantallen.

M

De aanhef van artikel 12 komt te luiden:

Indien de infrastructuur overeenkomstig artikel 7, tweede lid, overbelast is verklaard, en de concurrerende capaciteitsaanvragen zich binnen het standaard goederenvervoer, voordoen, komt na toepassing van artikel 8 tot en met 10a prioriteit toe aan het vervoer dat voldoet aan de navolgende criteria. Bij toepassing van deze criteria geldt dat een later genoemd criterium slechts toepassing vindt, indien een eerder genoemd criterium of eerder genoemde criteria geen oplossing bieden:

N

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De in artikel 8, eerste lid, onderdelenf en g, genoemde minimale niveaus van het standaard goederenvervoer zijn voorbehouden ten behoeve van dit gebruik tot op het moment van capaciteitsverdeling voor de normale dienstregeling.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Internationaal overeengekomen paden en reservecapaciteit voor ad hoc aanvragen voor goederentreinen op grond van Verordening (EU) nr. 913/2010 blijven voorbehouden ten behoeve van dit gebruik.

3. In het derde en vierde lid wordt ‘goederenvervoer’ telkens vervangen door: standaard goederenvervoer.

O

De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

1. De benaming van Kaart 1 wordt vervangen door:

Kaart 1: behorende bij artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

2. In de legenda van Kaart 2 komen ‘(art. 8, a, 1°)’ en ‘(art. 8, a, 2 e)’ te vervallen.

3. Kaart 3 komt te vervallen.

4. Aan de bijlage wordt het volgende overzicht toegevoegd:

Overzicht van baanvakken en zijtakken: behorende bij artikel 8, vierde lid, van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Baanvakken:
1. Nijmegen – Blerick;
2. Zutphen – Hengelo;
3. Leeuwarden – Groningen
4. Dordrecht – Geldermalsen – Elst;
5. Zwolle – Mariënberg;

Zijtakken:
a. Gouda – Alphen aan den Rijn;
b. Woerden – Leiden;
c. Den Dolder – Baarn;
d. Heerhugowaard – Hoorn;
e. Barneveld Aansluiting – Ede-Wageningen;



f. Apeldoorn – Zutphen;
g. Wierden – Zwolle;

ARTIKEL II

1. Artikel I, onderdelen A en D tot en met O, van dit besluit treden in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

2. Indien artikel I, onderdeel J, van de wet van 19 november 2014 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt ‘Spoor in beweging’, waaronder regels inzake bijzondere spoorwegen, en vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen, en in verband met de invoering van een verblijfsverbod voor voorzieningen openbaarvervoer, in werking treedt, treedt Artikel I, onderdeel B, van dit besluit op hetzelfde tijdstip in werking.

3. Artikel I, onderdeel C, van dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de wet van 10 juli 2013 tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet), in werking treedt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1 Inleiding

In artikel 61 van de Spoorwegwet (hierna: de wet) is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels gesteld worden over de verdeling van capaciteit op het spoor. Deze regels vinden hun beslag in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het besluit). Aan de hand van het besluit komt de beheerder een capaciteitsverdeling overeen met alle gerechtigden. Deze regels betreffen:

- vaststelling van minimale niveaus van capaciteit voor daarbij aangegeven deelmarkten van het goederenvervoer en het personenvervoer;
- prioriteitscriteria aan de hand waarvan bepaald kan worden welke gerechtigde prioriteit heeft als aanvragen voor capaciteit conflicteren;
- de toewijzing van capaciteit voor onderhoud door de infrastructuurbeheerder (hierna: de beheerder).

De capaciteitsverdeling voor de internationale spoorgoederencorridors gebeurt op grond van Verordening (EU) nr. 913/2010 (hierna: de verordening). De capaciteitsverdeling voor de internationale spoorgoederencorridors maakt zodoende geen onderdeel uit van dit besluit maar gaat vooraf aan de capaciteitsverdeling op de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur.

Het besluit wordt hierbij gewijzigd.

2 Aanleiding en noodzaak

De wijziging van het besluit is aangekondigd in een brief van de Staatssecretaris van 6 september 2013 waarin zij het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* aan de Tweede Kamer aanbood.[1] In deze brief wordt aangegeven dat het besluit op verschillende punten wijziging behoeft. Dit heeft geleid tot de wijziging van het besluit die hieronder wordt toegelicht. De wijzigingen zijn onder te verdelen in wijzigingen ter optimalisatie, wijzigingen ter actualisatie en wijzigingen zodat bij de capaciteitsverdeling meer rekening gehouden kan worden met de leefomgeving.

Door middel van de wijziging wordt eveneens uitvoering gegeven aan de Lange Termijn Spooragenda deel 2[2] (hierna: de LTSA), in het bijzonder aan het zogenoemde selectiviteitsbeleid. Het selectiviteitsbeleid betekent dat op basis van de maatschappelijke en economische meerwaarde van spoorvervoer onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende typen vervoer. Eén van de instrumenten daartoe is het besluit.

De wijzigingen in het onderhavige besluit worden hieronder kort toegelicht en in de daarop volgende paragrafen uitgebreider besproken. Eerst worden de wijzigingen ter optimalisatie van het besluit behandeld (paragraaf 3). Vervolgens wordt stilgestaan bij de wijzigingen ter actualisatie van het besluit (paragraaf 4). Tot slot wordt de wijziging ter bevordering van de kwaliteit van de leefomgeving behandeld (paragraaf 5).

2.1 Optimalisatie

In de kamerbrief van 6 september 2013 is het belang aangegeven van een betere benutting van het spoorsysteem teneinde de kwaliteit van het spoor te verbeteren. De capaciteit is echter beperkt, waardoor het noodzakelijk is om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Zo is het van belang dat aangevraagde capaciteit niet onbenut blijft. Om dit tegen te gaan, is het besluit aangepast. Daarbij is ook invulling gegeven aan de doelstellingen die worden nagestreefd in de LTSA.

2.2 Actualisatie

In de kamerbrief staat dat te verwachten is dat één of meer internationale personenvervoerders capaciteit zullen aanvragen waardoor meer samenloop en capaciteitsconflicten ontstaan. De brief stelt dat regels nodig zijn om capaciteitsconflicten tussen internationale personenvervoerders te kunnen beslechten. Met de onderhavige wijziging zijn deze regels geïntroduceerd. Voorts gelden voor het goederenvervoer internationale verplichtingen op grond van de verordening. Om deze verplichtingen te waarborgen en duidelijkheid te scheppen in de verhouding tussen het besluit en de verordening, is

---

1 *Kamerstukken II* 2012/13, 29 984, nr. 426.
2 Bijlage bij *Kamerstukken II* 2013/14, 29 984, nr. 474.

het besluit aangepast. Ook is het besluit aangepast teneinde rekening te houden met de tijdelijk verminderde capaciteit van de Betuweroute voor goederenvervoerders door de bouw van een derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen.

2.3 Leefomgeving

In de LTSA wordt tot doel gesteld om de belangen van de leefomgeving zwaarder mee te wegen in het besluit. Het besluit is zo gewijzigd dat de productie van geluid van een trein een rol kan spelen in het capaciteitsverdelingsproces. Tevens is een bepaling opgenomen die het minimum aantal paden per uur op enkelsporige lijnen bij een capaciteitsconflict beperkt tot goederenbestemmingsverkeer. Door deze wijziging wordt ook bewerkstelligd dat goederenvervoer zoveel mogelijk over de daarvoor bestemde goederencorridors wordt geleid, waardoor omwonenden van enkelsporige lijnen minder overlast ervaren.

3 optimalisatie

In de kamerbrief van 6 september 2013 is het belang aangegeven van een betere benutting van het spoorsysteem teneinde de kwaliteit van het spoor te verbeteren. Het spoor in Nederland is één van de drukst bereden spoornetten ter wereld. De capaciteit is echter beperkt, waardoor het noodzakelijk is om de beschikbare capaciteit zo optimaal mogelijk te benutten. De wijzigingen ter optimalisatie van de benutting van spoorcapaciteit kennen twee vormen:

- Ten eerste is de rol van de beheerder verstevigd om hem in staat te stellen niet-optimale uitkomsten in de capaciteitsverdeling te reduceren en zo tot een betere benutting van de spoorinfrastructuur te komen, zoals opgenomen in de LTSA (3.1).
- Ten tweede zijn, ten behoeve van het hebben en houden van een betrouwbaar spoor dat optimaal benut kan worden, de mogelijkheden voor het verkrijgen van capaciteit ten behoeve van voorzienbare en planbare werkzaamheden op het spoor verduidelijkt (3.2).

3.1 Verstevigen rol beheerder

De rol van de beheerder is op punten verstevigd om hem beter in staat te stellen om onbenutte capaciteit tijdig in te trekken en de aansluiting tussen treindiensten en de benutting van restcapaciteit – de onbenutte capaciteit tussen twee ritten – te verbeteren. Hieronder zijn de twee wijzigingen toegelicht.

Afwijzen en intrekken van internationale capaciteit

De beheerder heeft de bevoegdheid gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. De beheerder mag hiertoe overgaan zodra beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend.

Internationale personenvervoerders vragen vaak nog bij elke nationale beheerder afzonderlijk capaciteit aan voor een internationale treindienst. De betreffende beheerders zoeken vanzelfsprekend de samenwerking op waar het gaat om internationale paden. De beheerder is op grond van richtlijn 2012/34/EU (hierna: de richtlijn) immers verplicht om zoveel mogelijk aan alle capaciteitsaanvragen te voldoen.[3] Het kan echter voorkomen dat een aanvraag in het buitenland niet gehonoreerd wordt en in Nederland wel. Logischerwijs kan de vervoerder de internationale treindienst dan niet aanbieden en blijft de aangevraagde capaciteit bij toewijzing onbenut.

Voorheen kon de beheerder de capaciteit die was toegekend pas intrekken wanneer bewezen was dat deze (grotendeels) onbenut bleef. Dit betekende dat de capaciteit pas kon worden ingetrokken wanneer deze gedurende minstens vier weken na de start van de dienstregeling niet of onvoldoende werd benut. De onbenutte capaciteit kwam zodoende pas weer beschikbaar als personenvervoerders hun dienstregeling al hadden vastgesteld voor het jaar.

De bevoegdheid van de beheerder om capaciteitsaanvragen af te wijzen en toegewezen capaciteit in te trekken ondervangt dit probleem. De capaciteit die voorheen niet kon worden benut, kan met deze toevoeging aan het besluit wel worden benut.

Voorstellen doen voor capaciteitsverdeling

De beheerder heeft in dit besluit de bevoegdheid gekregen om in de coördinatiefase binnen redelijke grenzen een andere capaciteitsverdeling voor te stellen dan een spoorwegonderneming oorspronke-

[3] Artikel 45, eerste lid, richtlijn 2012/34/EU.

lijk had aangevraagd. In de coördinatiefase gaan gerechtigden en beheerder in overleg en wordt geprobeerd om een oplossing te vinden voor conflicterende aanvragen. Deze bevoegdheid is geïntroduceerd om:

- de aansluiting (overstap) tussen treindiensten en het doelmatig gebruik van treindiensten te bevorderen;
- een betere benutting van restcapaciteit mogelijk te maken;
- de veiligheid en betrouwbaarheid van spoor te borgen en te verhogen.

Sinds de decentralisatie van het spoor, waarbij decentrale overheden de bevoegdheid hebben gekregen concessies te verlenen voor openbaar spoorvervoer, gebruiken verschillende personenvervoerders op enkele baanvakken soms hetzelfde stuk spoor. Met de brieven van 18 november 2011 en 12 juli 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer geïnformeerd over verdere decentralisatie.[4] Door de decentralisatie van de stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen worden op dat traject vanaf 2017 twee verschillende concessies toegelaten. Bij de brief van 18 november 2011 is het rapport *Onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet en de samenloop* naar de Tweede Kamer gestuurd. Hierin staat dat gekeken dient te worden naar de consequenties van deze samenloop voor het functioneren van dit besluit. Ook voor een optimale deur-tot-deur-reis zoals in de LTSA verwoord is het nodig dat de treindiensten van de verschillende vervoerders goed op elkaar aansluiten. Voorts dient de benutting van de restcapaciteit te worden geoptimaliseerd zodat deze kan worden aangewend voor ad hoc verzoeken om capaciteit van goederenvervoerders. Daarnaast dient te allen tijde rekening gehouden te worden met de betrouwbaarheid en veiligheid van de dienstregeling. De beheerder is verantwoordelijk voor – en in staat om – de samenhang van de treindiensten te beoordelen.

Door middel van de bevoegdheid om een afwijkende capaciteitsverdeling voor te stellen, kan de beheerder sturen op een oplossing die leidt tot het meest doelmatige gebruik van de capaciteit op het spoor. Zo is de beheerder, in overeenstemming met de LTSA, beter in staat gesteld om het publieke belang te behartigen.

3.2 Capaciteit voor werkzaamheden op het spoor

In de beheerconcessie[5] en in de LTSA is opgenomen dat het beslag van werkzaamheden op de capaciteit ten behoeve van de reiziger- en goederenvervoerders beperkt moet worden. Hiervoor bestaan in het besluit meerdere waarborgen. De beheerder is verplicht om transparant te handelen en in geval van een capaciteitsconflict tussen beheer en vervoer nut en noodzaak van de aangevraagde capaciteit te onderbouwen. Daarnaast specificeert de beheerder alle voorzienbare en planbare werkzaamheden waarvoor hij capaciteit aan kan vragen in de netverklaring, die ter consultatie aan de spoorsector wordt voorgelegd. Tot slot is bepaald dat het personenvervoer in de spits prioriteit heeft boven de capaciteit die de beheerder aanvraagt in het kader van de werkzaamheden.

De beheerder heeft als houder van de beheerconcessie de taak om zorg te dragen voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van het spoor. Hiertoe behoren verschillende werkzaamheden. Naast het gebruikelijk onderhoud dienen bijvoorbeeld ook inspectie- en meetritten gereden te worden en dienen oefeningen te worden gedaan in het kader van de openbare veiligheid. Voor het uitvoeren van deze werkzaamheden heeft de beheerder capaciteit op het spoor nodig. Dit betreft capaciteit voor de werkzaamheden zelf, alsmede capaciteit voor het opstellen van het materieel dat wordt gebruikt voor de werkzaamheden. Zo is bijvoorbeeld capaciteit nodig voor het opstellen van een slijptrein. Het besluit is dusdanig aangepast dat de beheerder capaciteit kan verkrijgen voor alle ten tijde van de publicatie van de netverklaring voorzienbare en planbare werkzaamheden.

4 Actualisatie

Naast de optimalisatie van het besluit was eveneens een actualisatie van het besluit nodig om de capaciteitsverdeling toe te rusten op de huidige praktijk en toekomstige ontwikkelingen. Het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* dat met de kamerbrief werd meegezonden signaleerde dat het besluit nog niet goed toegerust was op de liberalisering van het internationaal personenvervoer.[6] In het rapport stond dat te verwachten was dat op het hoofdspoornet één of meer internationale personenvervoerders capaciteit zouden gaan aanvragen, waardoor samenloop een realiteit wordt en de kans op conflicten toeneemt. Ook wat betreft het goederenvervoer vergden Europese wetgeving en de bouw van het derde spoor in Duitsland aanpassingen aan het besluit.

---

[4] *Kamerstukken II* 2011/12, 22 026, nr. 343 en *Kamerstukken II* 2013/14, 22 984, nr. 311.
[5] Artikel 27, eerste lid, sub a, ii.
[6] *Kamerstukken II* 29 984, nr. 474.

De wijzigingen ter actualisatie van het besluit kennen drie vormen:
- Ten eerste is het besluit gewijzigd zodat geborgd wordt dat concessiehoudende vervoerders de verplichting kunnen nakomen internationaal personenvervoer uit te voeren (4.1).
- Ten tweede is de verhouding met de verordening waarin regels zijn vastgelegd voor de capaciteitsverdeling voor de internationale spoorgoederencorridors verhelderd en zijn de minimumbedieningsniveaus op de zogenaamde Brabantroute verhoogd (4.2).
- Tot slot is het besluit zo aangepast dat de frequenties en reistijden die in de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 (hierna: de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet) zijn overeengekomen ook worden geaccommodeerd in het besluit (4.3).

4.1 Internationaal personenvervoer

In Nederland wordt het personenvervoer per spoor uitgevoerd door spoorwegondernemingen die daartoe een concessie hebben ontvangen (hierna: de concessiehouder) van een bevoegd bestuursorgaan (hierna: de concessieverlener). De concessiehouder aanvaardt de concessie van de concessieverlener en gaat de verplichting aan om met een bepaalde frequentie op bepaalde trajecten openbaar vervoer per trein te verrichten. Deze vervoerders voeren daarmee een publieke taak uit. In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en in een aantal regionale concessies is internationaal personenvervoer opgenomen.

Door de benodigde afstemming over de grens heen is internationaal personenvervoer vanuit het oogpunt van capaciteitsverdeling complex. Om te borgen dat de verplichtingen die concessiehouders voor wat betreft internationaal personenvervoer zijn aangegaan ook kunnen nakomen dienen concessiehouders in het geval van een capaciteitsconflict prioriteit te krijgen, in zoverre als de concessie hen tot een bepaalde frequentie verplicht. Hiermee is deze prioritering van internationaal personenvervoer dat uit hoofde van een concessie wordt uitgevoerd ook ingekaderd.

De prioriteit voor de concessiehouder is alleen van toepassing voor zover het niet verkrijgen van de capaciteit zou leiden tot de situatie dat de frequentie zoals opgenomen in de concessie niet kan worden nageleefd. Daarnaast bestaat de prioriteit voor concessiehouders in aanvulling op en na toepassing van de bepaling waarin de minimumbedieningsniveaus zijn vastgelegd. In deze bepaling is per deelmarkt van het spoorvervoer een minimum aantal paden per uur bepaald waarop de deelmarkten – in dit geval internationaal personenvervoer – recht hebben. Bij een conflict dient de beheerder altijd eerst deze bepaling in acht te nemen. Pas als aan de frequentie in deze bepaling wordt voldaan, geldt de ‘concessiebepaling’ als boven beschreven. Deze inkadering is belangrijk voor het internationaal personenvervoer.

Door de liberalisering van het internationaal personenvervoer is de mogelijkheid gecreëerd dat nieuwe aanbieders van internationaal personenvervoer capaciteit kunnen aanvragen voor het Nederlandse hoofdrailnet. Het besluit was hierop nog niet berekend en diende zodoende te worden aangepast.

Het internationale personenvervoer is geaccommodeerd door middel van het toekennen van een minimumbedieningsniveau voor een aantal baanvakken, zoals hierboven aangegeven. Aanvullend is de capaciteit voor het hogesnelheidspersonenvervoer nu toegedeeld naar capaciteit voor het nationale hogesnelheidspersonenvervoer en het internationale hogesnelheidspersonenvervoer. Met dit alles hebben internationale personenvervoerders die capaciteit willen aanvragen op het Nederlandse uitzicht op kwalitatief goede treinpaden.

In de richtlijn wordt de mogelijkheid geboden om prioriteitscriteria te hanteren in geval van overbelastverklaring. Daarbij moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten. Op basis van deze afweging is het dus mogelijk om de concessiehouder prioriteit te geven bij het verkrijgen van capaciteit. Uiteraard mogen deze regels niet leiden tot de situatie dat het onmogelijk is voor internationale vervoerders om capaciteit te verkrijgen. Hiertoe is de werking van artikel 9a zoals hierboven aangegeven ingekaderd.

4.2 Goederenvervoer

Het besluit is aangepast om aan te sluiten bij het Europese kader van capaciteitstoewijzing voor de spoorgoederencorridors. Ook is het besluit aangepast om de herroutering van het goederenvervoer als gevolg van de tijdelijke, beperkte capaciteit op de Betuweroute ten tijde van de bouw van het derde spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen mogelijk te maken.



Internationale goederencorridors

In de LTSA staat dat voor wat betreft het spoorgoederenvervoer het Rijk kiest voor een focus op onder meer de internationale goederencorridors. Met een brief van 20 december 2012[7] heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer geïnformeerd over het kader voor capaciteitstoewijzing voor de spoorgoederencorridors Antwerpen/Rotterdam – Genua en Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Lyon/Basel. In de brief is aangegeven dat in het besluit een verwijzing wordt opgenomen naar de verordening, die regels stelt voor het proces van capaciteitstoewijzing voor het internationale spoorgoederenvervoer op de corridors. Door middel van de onderhavige wijziging is deze verwijzing in het besluit gekomen teneinde de relatie met de Europese afspraken te verduidelijken en te borgen.

De internationale spoorgoederencorridors faciliteren Europese spoorgoederendiensten en versterken daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Europa. Ook de achterlandverbindingen per spoor van met name de havens van Rotterdam en Amsterdam worden hiermee versterkt omdat het goederenvervoer kan beschikken over afdoende treinpaden die aansluiten bij de paden in buurlanden.

Op grond van de verordening wordt capaciteit gereserveerd voor internationaal goederenvervoer op aangewezen spoorgoederencorridors. De capaciteit voor deze spoorgoederencorridors wordt per corridor in een beheersraad – bestaand uit de beheerders van de betrokken lidstaten – vastgesteld. Daartoe moet de beheerder voorafgaand aan de capaciteitsverdeling voor de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur capaciteit voor de goederencorridors reserveren. Dit betreft het overgrote deel van het spoorgoederenvervoer. Deze capaciteit heeft betrekking op zowel vooraf gereserveerde treinpaden als capaciteit die gereserveerd moet blijven voor ad hoc aanvragen.

De paden die op grond van de verordening worden gereserveerd, worden apart gehouden van het reguliere capaciteitsverdelingsproces op grond van het besluit en zijn voorbehouden voor het goederenvervoer alleen. Hieruit volgt dat treinpaden die in het kader van de spoorgoederencorridors gereserveerd zijn, prioriteit hebben op de aanvragen die verlopen via de capaciteitsverdeling die op basis van dit besluit geschiedt. Zowel de kwantiteit als de ligging van de treinpaden die in het kader van internationale spoorgoederencorridors verdeeld zijn, zijn hiermee geborgd en daarmee de positie van het goederenvervoer.

Deze gang van zaken is in lijn met de ambities die voor het goederenvervoer geformuleerd zijn in de LTSA. Via de prioriteit die internationale goederenvervoerders op de corridors genieten boven alle andere deelmarkten wordt uitvoering gegeven aan het faciliteren van verdere groei van het spoorgoederenvervoer. De economische meerwaarde van het internationaal goederenvervoer in het algemeen en de ontsluiting van de havens van Rotterdam en Amsterdam in het bijzonder, komt hierin immers tot uitdrukking en geeft een stimulans aan het internationale goederenvervoer.

Minimumbedieningsniveaus

Circa 85 procent van het totale spoorgoederenvervoer in Nederland is internationaal en wordt via de spoorgoederencorridors afgehandeld. Het spoorgoederenvervoer dat niet via de corridors afgehandeld wordt (circa 10 procent binnenlands vervoer en 5 procent transit vervoer), wordt geborgd door het besluit, met name in de bepaling waarin de minimumbedieningsniveaus worden vastgelegd. Deze bepaling verzekert het (hoofdzakelijk) binnenlandse goederenvervoer van een minimaal aantal paden per uur.

In de huidige situatie geniet goederenvervoer voorts prioriteit boven streekgewestelijk personenvervoer. Een gevolg van deze prioriteitsstelling is dat de vertrektijden van reizigerstreinen in de dienstregeling op sommige trajecten gedurende de dag kunnen variëren. Dergelijke inconsistenties in de dienstregeling voor personenvervoer zijn ongewenst. In het besluit is de prioriteitsstelling daarom aangepast. De prioriteit van streekgewestelijk personenvervoer is verhoogd, en de prioriteit van goederenvervoer is verlaagd. Het doel van deze aanpassing is het waarborgen van een consistente dienstregeling (dezelfde vertrektijd van een trein op een bepaald traject door de dag heen) voor het personenvervoer. Deze wijziging is overigens alleen van toepassing voor het binnenlands goederenvervoer dat geen gebruik maakt van de internationale spoorgoederencorridors. Zoals hierboven aangegeven, wordt het binnenlands goederenvervoer geborgd door de minimumbedieningsniveaus.

Bouw Derde Spoor Duitsland

Voorts is rekening gehouden met de verminderde beschikbaarheid van capaciteit op de Betuweroute

[7] *Kamerstukken II* 2012/13, 21 501-33, nr. 400.

in verband met de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen in de jaren 2016–2022 voor de aanleg van het derde spoor. Het goederenvervoer zal hierdoor moeten uitwijken naar andere routes. Om dit te bewerkstelligen is in artikel 8 voorzien in een hoger minimumbedieningsniveau voor goederenvervoer op het traject Kijfhoek – Boxtel – Eindhoven – Venlo (de zogenoemde Brabantroute). In plaats van het minimumbedieningsniveau van één pad per uur, zal er gedurende de jaren 2016–2022 op deze verbinding een minimumbedieningsniveau zijn van vier paden per uur. Evenzo zal in die periode op het traject Deventer – Oldenzaal – grens het minimumbedieningsniveau naar twee paden per uur verhoogd worden. Ook dit traject zal als alternatieve route gelden voor de Betuweroute in de periode dat het derde spoor aangelegd wordt.

De werkzaamheden aan het derde spoor zullen in de jaren 2016–2022 niet continu plaatsvinden. De verwachting is dat de capaciteit op de Betuweroute in die jaren een week per maand beperkt zal zijn door de werkzaamheden. Het hoger minimumbedieningsniveau is daarom beperkt tot die perioden (weken) waarin vanwege de werkzaamheden verminderde beschikbaarheid van capaciteit op de Betuweroute is.

In het kader van maatregelen die overwogen worden bij de beperkte capaciteit op de Betuweroute door de werkzaamheden voor het derde spoor, wordt onder meer met de betreffende decentrale overheden, omwonenden en de goederensector overlegd.

4.3 Accommoderen vervoerconcessie voor het hoofdrailnet

Het besluit is gewijzigd om de overeengekomen minimale bedieningsfrequenties en reistijden met de concessiehoudende spoorwegonderneming op het hoofdrailnet te accommoderen. Voor een verdere toelichting van deze wijzigingen wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

5 Leefomgeving

De wijzigingen om in het besluit meer rekening te houden met de leefomgeving kennen twee vormen:
- Ten eerste is het besluit gewijzigd zodat in gevallen van capaciteitsconflicten rekening kan worden gehouden met de geluidsproductie van treinen.
- Ten tweede is het besluit gewijzigd zodat in gevallen van capaciteitsconflicten alleen goederenbestemmingsverkeer capaciteit krijgt toegewezen op enkelsporige lijnen.

Geluid

In het besluit stonden nog geen bepalingen die het mogelijk maakten om rekening te houden met het geluid dat door een spoorvervoerder wordt geproduceerd. Het besluit is zo gewijzigd dat de beheerder bij de verdeling van capaciteit rekening houdt met de leefomgeving. In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert. Het is hierdoor mogelijk dat omwonenden minder geluidsoverlast van het spoorvervoer zullen ondervinden. Beide gevolgen zijn in lijn met de doelstellingen zoals verwoord in de LTSA.

Goederenbestemmingsverkeer

In het besluit is het minimumbedieningsniveau voor het standaard goederenvervoer op een aantal enkelsporige lijnen beperkt tot goederenbestemmingsverkeer. Dit betekent dat in geval van een conflict alleen capaciteit beschikbaar is voor goederenvervoer met een eind- of vertrekbestemming aan het betreffende baanvak. Deze aanpassing bewerkstelligt dat goederenverkeer zoveel mogelijk op de daarvoor bestemde goederencorridors rijdt. Met het oog op de geluids- en trillingenoverlast die de omwonenden van enkelsporige lijnen ervaren is dit wenselijk. Ook is zo sprake van een minimale verstoring van de dienstregeling van het personenvervoer op enkelsporige lijnen. Conform de werking van dit besluit is deze bepaling niet van toepassing op ad hoc aanvragen van goederenvervoerders.

6 Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

6.1 Administratieve lasten

Er is geen sprake van nieuwe verplichtingen die administratieve lasten met zich mee brengen voor het bedrijfsleven. Er is geen sprake van administratieve lasten voor de burger.

6.2 Bedrijfseffecten

De gerechtigden die aanvragen voor capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur indienen bij de beheerder nemen daardoor deel aan het capaciteitsverdelingsproces. De wijziging van het besluit verandert daar niets aan. Wat dat betreft blijft het bedrijfseffect hetzelfde. In specifieke gevallen voor

specifieke vervoerders kan de wijziging van het besluit een positieve of negatieve uitwerking hebben, maar in het algemeen zijn er geen gevolgen voor de werking van de markt te verwachten.

Hierboven staat aangegeven dat het besluit binnen de Spoorwegwet het kader vormt waarmee de infrastructuurbeheerder de capaciteit op het spoor verdeelt. Een efficiënte verdeling van de beschikbare capaciteit is voorts gebaat bij goede samenwerking tussen de beheerder en de vervoerders en de vervoerders onderling. Op die manier kunnen capaciteitsconflicten zo veel mogelijk voorkomen worden. Dit is ook de praktijk. De toepassing van met name de artikelen 7 tot en met 12 van het besluit is in het overgrote deel van de gevallen dan ook onnodig. Dit blijft het geval, ook met de wijziging van het besluit. Het besluit staat daarnaast los van de toegang tot de markt. Uiteraard geeft het besluit wel sturing aan de capaciteitsverdeling op het spoor. Het effect van het gewijzigde besluit op de werking van de markten voor personen- en goederenvervoer zal worden geëvalueerd (zie paragraaf 7.4).

6.3 Handhaving

Op basis van artikel 70 van de wet is de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) belast met het toezicht op onder andere het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Indien aanvragers van capaciteit van mening zijn dat ProRail oneerlijk of discriminerend heeft gehandeld, kunnen zij een klacht indienen bij de ACM. De ACM kan dit dan onderzoeken en naar aanleiding van het onderzoek eventueel een last onder dwangsom opleggen op basis van artikel 71 van de wet.

7 Advies, consultatie, voorhang en evaluatie

7.1 Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

De uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets is uitgevoerd door de ILT, ACM en ProRail. De ILT heeft aangegeven dat de wijzigingen geen aanleiding geven tot het maken van opmerkingen. De ACM heeft aangegeven zich te kunnen vinden in de prioriteit die, in geval van overbelasting van de infrastructuur, aan concessieverkeer wordt toegekend, mits de concessie efficiënt is ingericht. De ACM merkte tevens op dat het besluit op enkele punten niet goed uitvoerbaar of handhaafbaar is. ProRail gaf in de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets eveneens aan dat het besluit op punten niet goed uitvoerbaar was. Hieronder worden de punten die door de ACM en ProRail zijn aangedragen behandeld en wordt uitgelegd hoe hiermee is omgegaan.

Geluid en externe veiligheid

In het besluit was opgenomen dat in geval van een capaciteitsconflict gestreefd wordt naar minimalisatie van het plaatsgebonden risico (vervoer gevaarlijke stoffen) en van de geluidsbelasting. Voor wat betreft het plaatsgebonden risico stelt ProRail dat het toepassen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen effectiever is dan prioriteit geven aan goederenvervoer dat minder risico voor de leefomgeving oplevert. Daarnaast is het welhaast onmogelijk te operationaliseren, zo stelt ProRail. Voor wat betreft geluidsbelasting heeft ProRail geconcludeerd dat met de formulering zoals die in het besluit opgenomen was, het besluit op dat punt onuitvoerbaar zou zijn. Naar aanleiding hiervan is de bepaling met betrekking tot het plaatsgebonden risico verwijderd en is de bepaling met betrekking tot de geluidsbelasting in overleg met ProRail aangepast.

Plausibiliteittoets

In het ontwerpbesluit was een zogenoemde plausibiliteittoets opgenomen die de beheerder in staat stelde capaciteitsaanvragen af te wijzen indien een gerechtigde niet aan een aantal voorwaarden kon voldoen. De plausibiliteittoets ontmoedigt gerechtigden om, zonder een reëel beeld van hun materiële en personele inzet, capaciteit aan te vragen, zodat het aantal onbenutte paden afneemt.

De ACM stelt dat de beheerder zelf de redelijkheid van de bedrijfsplanningstermijnen zou kunnen bepalen en dat hiervoor een delegatiegrondslag in de Spoorwegwet ontbreekt. De ACM geeft vervolgens aan dat er een alternatief is in de vorm van een reserveringsheffing.

In navolging van de kritiek van ACM op de plausibiliteittoets is deze uit het besluit verwijderd. De beheerder heeft als alternatief de mogelijkheid een reserveringsheffing toe te passen, of een financiële garantstelling voor de voldoening van de gebruiksvergoeding te eisen. Deze mogelijkheden bestaan op basis van de richtlijn en houden in dat de aanvrager van capaciteit vooraf een bedrag zal moeten betalen in de vorm van een reserveringsheffing of een garantstelling. Door middel van deze financiële prikkels wordt ontmoedigd dat capaciteit wordt aangevraagd, maar niet daadwerkelijk wordt benut. Hetzelfde resultaat wordt bereikt als met de plausibiliteittoets werd beoogd en wordt daarom als een goed alternatief gezien.

Toegang internationaal personenvervoer

Per abuis was in het ontwerpbesluit in artikel 8, lid 3 het woord 'treintijden' opgenomen in plaats van 'reistijden'. Dit is gecorrigeerd. Hiermee is tegemoet gekomen aan de kritiek van ACM.

Verhouding tot Verordening (EU) nr. 913/2010

Zowel de ACM als ProRail merken op dat de verhouding tussen het besluit en de verordening niet helder is. De verordening en het besluit houden beide verplichtingen in ten aanzien van de capaciteitsverdeling. Zo moet op basis van de verordening capaciteit gereserveerd worden voor goederenvervoer, maar kent het besluit andere regels voor het toekennen van capaciteit. Niet duidelijk is hoe die verplichtingen zich tot elkaar verhouden.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de ACM en ProRail is ter verduidelijking van de verhouding tussen het besluit en de verordening aan artikel 13 van het besluit nader invulling gegeven. In de Nota van Toelichting (para. 4.2) en in de artikelsgewijze toelichting bij artikel 13 is de verhouding tussen het besluit en de verordening nader toegelicht.

Goederenvervoer

ACM geeft aan dat de positie van het goederenvervoer verder onder druk komt te staan door lage prioriteit op overbelaste baanvakken en het weren van goederentreinen van niet-bestemmingsbaanvakken.

Het ontwerpbesluit stelt regels voor de capaciteitsverdeling op het spoor en staat los van de toegang tot het spoor. In het ontwerpbesluit is alleen een bepaling opgenomen die de minimumbedieningsniveaus op enkelsporige lijnen bij een capaciteitsconflict beperkt tot goederenbestemmingsverkeer. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat goederenvervoer zoveel mogelijk over de daarvoor bestemde goederencorridors wordt geleid, waardoor omwonenden van enkelsporige lijnen minder overlast ervaren.

Voor de positie van het goederenvervoer is nu in het ontwerpbesluit opgenomen dat de capaciteitsverdeling voor de internationale spoorgoederencorridors vooraf gaat aan de Nederlandse capaciteitsverdeling. Daarmee heeft het internationaal spoorgoederenvervoer, ca. 85% van het totale goederenvervoer, prioriteit. Dit is belangrijk om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Europa en de achterlandverbinding per spoor van de havens van Rotterdam en Amsterdam te versterken. Het spoorgoederenvervoer binnen Nederland, ca. 10% van het totale goederenvervoer, wordt geborgd door de minimumbedieningsniveaus.

Voor het toekennen van kort van te voren aangevraagde (ad hoc) treinpaden voor het goederenvervoer was in het besluit reeds opgenomen dat ten minste 10% van de voor goederenvervoer voorbehouden minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen. Om maximaal met de door goederenvervoerders gevraagde flexibiliteit rekening te houden houdt de beheerder bij de capaciteitsverdeling een hoger percentage aan voor ad hoc aanvragen.

7.2 Overleg Infrastructuur en Milieu

Het Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu heeft in zijn rapportage naar aanleiding van de 'Digitale ronde wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI)' een aantal aandachtspunten onderscheiden:

1. De wijziging van het besluit moet meer in lijn zijn met het ambitieniveau van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) ten aanzien van het goederenvervoer;
2. Het nieuwe besluit moet meer flexibiliteit bieden, om de capaciteit optimaal te benutten;
3. Het nieuwe besluit moet aansluiten op de Verordening 913/2010/EC over capaciteitstoewijzing voor het (internationale) spoorgoederenvervoer;
4. Het nieuwe besluit moet rekening houden met de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen.

Ad.1: het ambitieniveau van de LTSA

In de LTSA staat dat voor wat betreft het spoorgoederenvervoer het Rijk onder meer kiest voor een focus op de internationale goederencorridors. De internationale spoorgoederencorridors faciliteren Europese spoorgoederendiensten en versterken daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Europa. Ook de achterlandverbindingen per spoor van met name de havens van Rotterdam en Amsterdam worden hiermee versterkt omdat het goederenvervoer kan beschikken over afdoende treinpaden die aansluiten bij de paden in buurlanden. Mede hierom is nu in het ontwerpbe-

sluit verduidelijkt dat de capaciteitsverdeling voor de internationale spoorgoederencorridors vooraf gaat aan de Nederlandse capaciteitsverdeling. Het internationaal spoorgoederenvervoer, ca. 85% van het totale goederenvervoer in Nederland, heeft hiermee prioriteit. Zowel de kwantiteit als de ligging van de treinpaden die in het kader van internationale spoorgoederencorridors verdeeld zijn, zijn hiermee geborgd en daarmee de positie van het goederenvervoer. Via de prioriteit die internationale goederenvervoerders op de corridors genieten wordt in lijn met de LTSA-ambities uitvoering gegeven aan het faciliteren van verdere groei van het spoorgoederenvervoer.

Het binnenlands spoorgoederenvervoer, ca. 10% van het totale goederenvervoer binnen Nederland, wordt geborgd door de minimumbedieningsniveaus. De verlaging van het goederenvervoer in de prioriteitsstelling van artikel 10, zoals in het rapport aangehaald, betreft voorts alleen het binnenlands goederenvervoer dat buiten de spits buiten de Randstad rijdt.

In de komende periode worden voorts een aantal acties uitgevoerd om de concurrentiepositie van het goederenvervoer verder te versterken in het kader van de LTSA. Instrumenten die ingezet zullen worden:

- in de beheerconcessie wordt meer gestuurd op de kwaliteit van geleverde treinpaden voor goederenvervoer;
- de flexibiliteit in het aanvragen van ad hoc treinpaden voor goederenvervoer wordt vergroot;
- de one-stop-shop (ketenregie) zorgt voor een snellere en makkelijkere aanbieding van spoordiensten;
- kwaliteitsverbetering van de drie internationale spoorgoederencorridors (hier maakt samenwerking tussen de corridors onderdeel van uit).

In de context van de prioriteitsstelling tussen goederenvervoer en personenvervoer werd ook artikel 9a genoemd. Dit artikel is aangepast, zodat het alleen van toepassing is op internationaal personenvervoer. In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en een aantal regionale concessies is de verplichting tot het uitvoeren van internationaal personenvervoer opgenomen. Hierdoor zijn reizigers verzekerd van betrouwbare internationale verbindingen. Met de aanpassing van artikel 9a wordt geborgd dat concessiehoudende vervoerders de verplichting kunnen nakomen tot het uitvoeren van internationaal personenvervoer. Voor de borging van de verplichtingen die concessiehoudende vervoerders hebben voor binnenlands personenvervoer is artikel 10 van toepassing. Dat artikel is ook aangepast. Naast stadsgewestelijk openbaar vervoer krijgt nu ook nationaal openbaar vervoer prioriteit boven internationaal personenvervoer. Stadsgewestelijk en nationaal openbaar vervoer betreffen de intercityverbindingen. Dit zijn de slagaderen van het hoofdrailnet. Daarom heeft dit vervoer prioriteit. Sprinters van NS en regionale treinen komen daarna en hebben gelijke prioriteit.

Ad. 2: meer flexibiliteit om de capaciteit optimaal te benutten

De flexibiliteit waar om gevraagd wordt gaat over het toekennen van kort van te voren aangevraagde (ad hoc) treinpaden voor het goederenvervoer. In het besluit staat dat ten minste 10% van de voor goederenvervoer voorbehouden minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Om maximaal met de door goederenvervoerders gevraagde flexibiliteit rekening te houden houdt ProRail bij de capaciteitsverdeling een hoger percentage aan voor ad hoc aanvragen. Daarnaast bestaat er voor vervoerders een bepaalde speling in de treinpaden. Die speling blijkt in de praktijk voor goederenvervoer hoger te zijn dan de 5% die op personenvervoer van toepassing is.

Het onderscheid in conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer komt daarnaast te vervallen. Daardoor wordt alleen voor het goederenvervoer dat gebruik maakt van de standaardpaden de capaciteitsverdelingsprocedure van dit besluit gehanteerd. Aan goederenvervoerders die geen gebruik maken van de standaardpaden wordt uit oogpunt van flexibiliteit buiten de systematiek van het besluit capaciteit toegekend. De bij het standaard goederenvervoer behorende omschrijving bepaalt voorts dat de snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van een standaardpad bekend moeten zijn gemaakt in de netverklaring. ProRail heeft hierdoor in de netverklaring de mogelijkheid om de karakteristieken van het standaardpad goederenvervoer jaarlijks nader te definiëren waardoor flexibel op ontwikkelingen in de markt voor het goederenvervoer kan worden ingespeeld.

Voor wat betreft het terugbrengen van de tijd tussen de aanvraag en het daadwerkelijk rijden tot enige uren voor vertrek zou ik willen verwijzen naar het traject Vervolg Exploitatie Spoorgoederenvervoer (VES) en het tweede punt hierboven onder ad. 1.

Ad. 3: aansluiting van het besluit met verordening 913/2010/EC

In de reacties wordt de vraag gesteld of het ontwerpbesluit in lijn is met verordening 913/2010/EC. Deze stelt aanvullende regels aan het proces van capaciteitstoewijzing voor het internationale

spoorgoederenvervoer op de corridors en de beschikbaarheid voor voldoende verbindingen voor het spoorgoederenvervoer. Naar aanleiding hiervan is ter verduidelijking van de verhouding tussen het besluit en de verordening aan artikel 13 van het ontwerpbesluit nader invulling gegeven (zie ook: ad. 1).

Ad. 4: het derde spoor

In de reacties wordt geadviseerd rekening te houden met de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. De aanleg van het derde spoor heeft rechtstreeks gevolgen voor de beschikbare capaciteit en flexibiliteit op de Betuweroute en daarmee ook op het gemengde net richting Duitsland.

Als onderdeel van het maatregelenpakket voor het derde spoor worden de minimumbedieningsniveaus voor wat betreft de Brabantroute en het traject Deventer – Oldenzaal – grens (artikel 8) voor het goederenvervoer verhoogd. Daarmee wordt geborgd dat er voor het goederenvervoer tijdens de aanleg van het derde spoor alternatieven zijn voor de Betuweroute.

7.3 Voorhangprocedure

Het ontwerpbesluit is met toepassing van artikel 61, vierde lid, van de Spoorwegwet op 17 november 2014 in voorhang overgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal[8]. Dit heeft ertoe geleid dat artikel 8, eerste lid, sub g, van het ontwerpbesluit aangepast is. Hierin is een vastgestelde periode tussen 2015 en 2022 vervangen door de perioden dat er vanwege de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen verminderde capaciteit beschikbaar is op het baanvak Kijfhoek – Zevenaar. Voorts heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van de voorhang in de brief aan de Tweede Kamer van 11 maart 2015 (kenmerk: IENM/BSK-2015/54504) het voornemen uitgesproken in een volgende wijziging artikel 12 van het besluit te wijzigen, zodat tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland op de Brabantroute goederentreinen uit Antwerpen geen prioriteit hebben boven goederentreinen uit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen.

7.4 Evaluatie

Dit besluit wordt na drie jaar geëvalueerd, waarbij onder meer gekeken zal worden naar het effect van het gewijzigde besluit op de werking van de markten voor personen- en goederenvervoer.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A (artikel 1)

In overeenstemming met de Aanwijzingen voor de regelgeving en de opzet van de Spoorwegwet (hierna: de wet) wordt in artikel 1 voortaan gebruik gemaakt van een alfabetische volgorde zonder opsommingstekens.

Voorts worden in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het besluit) verschillende begrippen geïntroduceerd om een helder onderscheid te kunnen maken in de verschillende soorten vervoer. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

In het besluit is een onderscheid aangebracht tussen nationaal en internationaal hogesnelheidspersonenvervoer. Zo wordt de capaciteit voor nationale hogesnelheidstreinen geborgd en losgekoppeld van de capaciteit die beschikbaar is voor de geliberaliseerde internationale hogesnelheidstreinen. Hiermee wordt eveneens de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 (hierna: de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet) gevolgd, waarin ook een onderscheid gemaakt wordt tussen nationaal en internationaal hogesnelheidspersonenvervoer.
In de begripsomschrijving voor nationaal openbaar vervoer wordt verduidelijkt dat het nationaal personenvervoer niet het nationale hogesnelheidspersonenvervoer omvat. Het hogesnelheidspersonenvervoer betreft een aparte markt, waarvoor op grond van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet aparte verplichtingen gelden. Daarom is het van belang dat dit onderscheid in het besluit tot uitdrukking komt.
Tevens wordt het begrip internationaal openbaar vervoer in het besluit opgenomen. Dit hangt samen met de toekenning van een minimumbedieningsniveau aan deze deelmarkt van het vervoer.

In het besluit worden nu de vier deelmarkten van openbaar vervoer onderscheiden zoals dit voor de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet van belang is, namelijk:

[8] Kamerstukken II 2014/15, 29 893, nr. 176

- nationaal openbaar vervoer;
- internationaal openbaar vervoer;
- nationaal hogesnelheidspersonenvervoer;
- internationaal hogesnelheidspersonenvervoer.

Voor bovenstaande deelmarkten zijn in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet minimale vervoersfrequenties overeengekomen. Om het besluit en de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet op elkaar af te stemmen, worden nu in het besluit ook deze deelmarkten gehanteerd.

Tot slot komt het onderscheid in conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer te vervallen. Dit onderscheid was verouderd en daarom niet langer toepasbaar. Er is voor gekozen enkel het standaard goederenvervoer in dit besluit op te nemen. Daardoor wordt alleen voor het goederenvervoer dat gebruikt maakt van de standaardpaden de capaciteitsverdelingsprocedure van dit besluit gehanteerd. Aan goederenvervoerders die geen gebruik maken van de standaardpaden wordt buiten de systematiek van dit besluit capaciteit toegekend. De bij het standaard goederenvervoer behorende omschrijving bepaalt dat de snelheid, lengte en acceleratiekarakteristieken van een standaardpad bekend moeten zijn gemaakt in de netverklaring. De beheerder heeft hierdoor in de netverklaring de mogelijkheid om de karakteristieken van het standaardpad jaarlijks nader te definiëren waardoor flexibel op ontwikkelingen in de markt voor het standaard goederenvervoer kan worden ingespeeld.

Artikel I, onderdeel B (artikel 1a)

In artikel 1a wordt een taalkundige verbetering doorgevoerd om aan te sluiten op artikel 17 van de wet. In de wet van 19 november 2014 tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met een tweede tranche van uitvoeringsmaatregelen van het kabinetsstandpunt 'Spoor in beweging', waaronder regels inzake bijzondere spoorwegen, en vereenvoudiging van het vergunningenregime hoofdspoorwegen, en in verband met de invoering van een verblijfsverbod voor voorzieningen openbaar vervoer (Stb. 2015, 9), wordt in de toelichting op Artikel I, onderdeel J, uitgelegd dat een omissie in het gebruik van de woorden 'prestatie-indicatoren' en 'nadere prestatie-indicatoren' hersteld wordt. Dat herstel wordt in het besluit doorgevoerd.
In onderdeel b van artikel 1a wordt nu gesproken van 'prestaties' en van 'prestatie-indicatoren', in plaats van respectievelijk 'prestatie-indicatoren' en 'nadere prestatie-indicatoren', opdat juist naar de wet verwezen wordt. Net als in de wet werd in dit artikel het begrip 'prestatie-indicatoren' gebruikt op een plek waar het begrip 'prestaties' de lading beter dekt, omdat 'prestatie-indicatoren' onterecht suggereert dat de genoemde prestaties meetbaar zijn. Het begrip 'nadere prestatie-indicatoren' is niet langer nodig; er wordt 'prestatie-indicatoren', die de eerder genoemde 'prestaties' meetbaar kunnen maken, bedoeld.

In onderdeel c van artikel 1a wordt het begrip 'prestatie-indicatoren' niet gewijzigd, omdat in dat onderdeel naar de 'prestatie-indicatoren', bedoeld in onderdeel b van dat artikel, wordt verwezen.

Artikel I, onderdeel C (artikel 3)

Met de wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen door middel van de Wet basisnet zullen artikelen worden vernummerd. Deze wijziging strekt ertoe de nummering in lijn te brengen met de aangepaste Wet vervoer gevaarlijke stoffen. De inwerkingtreding is afhankelijk gesteld van de inwerkingtreding van het al aangenomen en gepubliceerde wetsvoorstel.

Artikel I, onderdeel D (artikelen 4b en 4c)

Voor de achtergrond van de bevoegdheid om de aanvragen voor internationale paden af te wijzen of toegewezen capaciteit voor internationale paden in te trekken wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van het algemene deel van de toelichting.
Van belang is dat de aanvraag pas mag worden afgewezen of de capaciteit pas mag worden ingetrokken indien de corresponderende capaciteit in een ander land definitief is afgewezen. Indien er nog een vorm van bezwaar of beroep open staat tegen de afwijzing van de corresponderende capaciteit, is artikel 4b dus niet van toepassing. Voorts is het niet mogelijk om op grond van deze bepaling een capaciteitsaanvraag af te wijzen of capaciteit in te trekken indien het capaciteit betreft die op grond van Verordening (EU) nr. 2010/913 (hierna: de verordening) is gereserveerd voor goederenvervoer. De regels hiervoor worden op internationaal niveau bepaald.

Artikel 4c heeft betrekking op de coördinatiefase (zie hiervoor het algemene deel van de toelichting). In artikel 46, tweede lid, van richtlijn 2012/34/EU (hierna: de richtlijn) wordt bepaald dat de infrastructuurbeheerder het recht heeft om in deze fase binnen redelijke grenzen een afwijkende capaciteit voor te stellen. Door deze bevoegdheid in artikel 4c op te nemen, kan de beheerder tijdens de coördinatiefase sturen op een optimale oplossing.

Het staat aanvragers echter vrij om het voorstel af te wijzen. Indien het voorstel wordt afgewezen kan er worden overgegaan tot een verhoging in prijs voor de aangevraagde infrastructuur op grond van artikel 7 van het besluit. Indien de verhoging niet is toegepast of geen bevredigend resultaat heeft opgeleverd, zal worden overgegaan tot overbelastverklaring van de infrastructuur. Dit is de fase waarin de prioriteitscriteria zullen worden toegepast.

Artikel I, onderdeel E (artikel 6)

Met de wijziging van artikel 6 van het besluit wordt bewerkstelligd dat de beheerder capaciteit kan verkrijgen voor alle ten tijde van de publicatie van de netverklaring voorzienbare en planbare werkzaamheden. Onder deze werkzaamheden vallen in ieder geval het onderhoud aan het spoor, de oefeningen in het kader van openbare veiligheid, inspectieritten en meetritten. Er is voor gekozen deze opsomming niet limitatief te maken, zodat de beheerder de mogelijkheid heeft toekomstige innovatieve werkwijzen, die bijdragen aan de betrouwbaarheid van het spoor, toe te passen en daarvoor de benodigde capaciteit aan te vragen.
Om werkzaamheden daadwerkelijk te kunnen uitoefenen, is ook capaciteit nodig voor het materieel dat bij deze werkzaamheden wordt gebruikt. In het besluit werd hierin nog niet voorzien. Om deze reden is de capaciteit voor het opstellen voor het materieel apart benoemd in onderdeel b van het eerste lid.
Het verkrijgen van capaciteit voor voorzienbare en planbare werkzaamheden is ingekaderd door meerdere waarborgen. Deze zijn toegelicht in het algemene deel van de toelichting in paragraaf 3.2.

Artikel I, onderdeel F (artikel 7)

Voorheen werd in artikel 7 verwezen naar de verschillende deelmarkten. Doordat de verschillende categorieën van vervoer in het besluit toenemen, zou deze opsomming lang en onoverzichtelijk worden. Daarom wordt verwezen naar artikel 8.

Artikel I, onderdeel G (artikel 8)

In artikel 8 wordt voor de verschillende soorten vervoer een minimumbedieningsniveau vastgesteld. Zo wordt een minimumfrequentie per uur gegarandeerd voor het geliberaliseerde internationale personenvervoer op het baanvak Amsterdam Centraal – Schiphol – Den Haag Hollands Spoor – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Roosendaal – Belgische grens, het baanvak Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Zevenaar Duitse grens en het baanvak Amsterdam Centraal – Deventer – Oldenzaal. Deze wijziging vergemakkelijkt ook de coördinatie door de beheerder over Europese treinpaden. Om personenvervoer van en naar Nederland mogelijk te maken, is coördinatie tussen beheerders van lidstaten noodzakelijk. Het is voor de beheerder nu mogelijk om voor deze drie baanvakken een minimumfrequentie voor internationale treindiensten te reserveren in de capaciteitsverdeling. Dit vergemakkelijkt de Europese coördinatie.
Bij het vaststellen van de minimumbedieningsniveaus zijn de verplichtingen die door middel van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet zijn opgelegd aan N.V. de Nederlandse Spoorwegen (hierna: de NS) in acht genomen. Door de minimumbedieningsniveaus is geborgd dat de paden beschikbaar zijn voor de NS om de aan de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet gerelateerde verplichtingen te kunnen uitvoeren.
Dit artikel vormt tevens een waarborg voor de goederenvervoerders. Door middel van de minimumbedieningsniveaus zijn goederenvervoerders verzekerd van een bepaald aantal paden per uur.

Voorts is in het nieuwe onderdeel g van het eerste lid, het minimumbedieningsniveau voor het goederenvervoer in een specifieke periode verhoogd van één naar vier en van één naar twee paden per uur.

Met het baanvak Kijfhoek – Zevenaar wordt de Betuweroute aangeduid. Met het baanvak Kijfhoek – Boxtel – Eindhoven – Venlo wordt de Brabantroute aangeduid. De capaciteit op de Brabantroute en het traject Deventer – Oldenzaal – grens wordt tijdelijk verhoogd om te voorzien in het capaciteitstekort dat ontstaat voor de Betuweroute gedurende de werkzaamheden aan het derde spoor. Het verhoogde minimumbedieningsniveau geldt alleen voor de perioden dat er wordt gewerkt aan het derde spoor en daardoor minder capaciteit beschikbaar is.

Het besluit heeft het minimumbedieningsniveau voor het goederenvervoer op een aantal enkelsporige lijnen beperkt tot goederenbestemmingsvervoer alleen. Dit betekent dat op de baanvakken die zijn aangeduid in de bijlage behorende bij artikel 8, vierde lid, na overbelastverklaring alleen gegarandeerd capaciteit beschikbaar is voor goederenvervoer met een eind- of vertrekbestemming aan de betreffende spoorlijn.

Artikel I, onderdeel H (artikel 9)

In artikel 9 is de verwijzing naar de benodigde capaciteit voor de beheerder aangepast aan het nieuwe artikel 6, eerste lid.

Artikel I, onderdeel I (artikel 9a)

In artikel 9a wordt na toepassing van artikel 8 in het geval van overbelastverklaring prioriteit toegekend aan de concessiehouder die ten gevolge van het niet toekennen van de capaciteit niet in staat is om de bedieningsfrequentie voor internationaal personenvervoer overeengekomen in de concessie waar te maken. Dit kan worden aangetoond doordat de concessie een openbaar document is en de bedieningsfrequenties hierin per traject zijn opgenomen.

Een vervoerder verplicht zich door middel van deze concessie en heeft daarmee een aan hem toegewezen publieke taak. Door de benodigde afstemming over de grens heen is internationaal personenvervoer vanuit het oogpunt van capaciteit complex. Teneinde deze publieke taak te waarborgen wordt daarom aan het internationaal personenvervoer dat wordt verricht op basis van een concessie prioriteit toegekend.

Van belang is dat artikel 9a de werking van artikel 8 onverlet laat. De minimumbedieningsniveaus in artikel 8 blijven van toepassing; artikel 9a functioneert aanvullend en de minimumbedieningsniveaus blijven leidend in de capaciteitsverdeling. Voorts geldt artikel 9a slechts voor zover aan de concessie geen uitvoering zou kunnen worden gegeven, bij het niet verkrijgen van capaciteit door de concessiehouder. Dit betekent dat in het geval reeds is voldaan of kan worden voldaan aan de verplichtingen uit de concessie, artikel 9a niet langer kan worden toegepast op de desbetreffende aanvraag.

Artikel I, onderdeel J (artikel 10)

In artikel 10 is het onderscheid komen te vervallen dat voorheen werd gemaakt tussen vervoer binnen en buiten de spits. Dit onderscheid was voor de prioritering niet langer relevant aangezien de frequentie van het personenvervoer binnen en buiten de spits over het algemeen niet significant verschilt en vanwege de gewijzigde prioritering van deelmarkten. NS maakt ook geen onderscheid tussen de dienstregeling in de spits en daarbuiten. Daarnaast is het artikel gewijzigd in verband met de aanpassing van de begrippen, toegelicht in de toelichting op artikel I, onderdeel A.

De prioritering van de deelmarkten is op punten gewijzigd. Het nieuwe artikel 9a, zie de toelichting op artikel I, onderdeel I, voorziet in prioriteit voor het toekennen van capaciteit ten behoeve van de bedieningsfrequentie voor internationaal openbaar vervoer zoals overeengekomen in de verleende concessies. Hiermee is het vervoer waar een publiek belang aan wordt toegekend, verzekerd. De minimumbedieningsniveaus van artikel 8 houden voor wat betreft het internationaal openbaar vervoer alleen rekening met de reeds bestaande routes. Om ook nieuwe aanvragers voor internationaal openbaar vervoer de mogelijkheid te geven om capaciteit van afdoende kwaliteit te verkrijgen, blijft dit type vervoer hoog in de prioritering staan. Tevens staat het goederenvervoer lager in de prioriteitsvolgorde. Het doel van deze aanpassing is het waarborgen van een consistente dienstregeling (dezelfde vertrektijd van een trein op een bepaald traject door de dag heen) voor het personenvervoer. Zie hiervoor paragraaf 4.2 van het algemene deel van de toelichting. Voor het (hoofdzakelijk) binnenlandse goederenvervoer wordt in artikel 8 voorzien in minimumbedieningsniveaus. Hierdoor wordt verzekerd dat voor het goederenvervoer een minimaal aantal paden per uur ter beschikking staat. Voor het internationale goederenvervoer is op grond van de verordening capaciteit gereserveerd voor goederencorridors. Zie hiervoor paragraaf 4.2 van het algemene deel van de toelichting.

Artikel I, onderdeel K (artikel 10a)

In artikel 10a is bepaald dat spoorvervoer dat minder geluid produceert, prioriteit krijgt. Deze bepaling geldt na toepassing van artikel 8 tot en met 10. De bepaling vindt dus alleen toepassing binnen deelmarkten van het vervoer. Een conflict tussen bijvoorbeeld hogesnelheidspersonenvervoer en goederenvervoer, zal niet worden beslecht op basis van geluidproductie.
Om te bepalen of vervoerders zich in eenzelfde deelmarkt bevinden, wordt aangesloten bij de deelmarkten die zijn genoemd in artikel 10, eerste lid.

Artikel I, onderdeel L (artikel 11)

In artikel 11 wordt aangesloten bij de terminologie die wordt gehanteerd in artikel 10. Artikel 11 is van toepassing is op alle deelmarkten van het openbaar vervoer en het hogesnelheidspersonenvervoer, bedoeld in artikel 10. De deelmarkten van het openbaar vervoer hebben dus betrekking op internationaal openbaar vervoer, stadsgewestelijk openbaar vervoer, nationaal openbaar vervoer en streekge-



westelijk openbaar vervoer. De deelmarkten van het hogesnelheidspersonenvervoer hebben betrekking op het nationale en internationale hogesnelheidspersonenvervoer. Tot slot heeft de deelmarkt van het overig personenvervoer betrekking op de restcategorie, genoemd in artikel 10, eerste lid, onderdeel h.

Artikel I, onderdeel M (artikel 12)

Artikel 12 is aangepast naar aanleiding van de nieuwe terminologie voor het goederenvervoer.

Artikel I, onderdeel N (artikel 13)

In het eerste lid van artikel 13 worden de verwijzingen aangepast aan het gewijzigde artikel 8 van het besluit. Daarnaast komt in het besluit het onderscheid in conventioneel, zwaar en snel goederenvervoer te vervallen. Het eerste lid van artikel 13 van het besluit spreekt daarom niet langer van deelmarkten van goederenvervoer.
Het tweede lid van artikel 13 dient ter vaststelling van de verhouding tussen het besluit en de verordening. Op grond van de – rechtstreeks werkende – verordening moeten beheerders capaciteit reserveren op de internationale goederencorridors voor van te voren geregelde paden en ad hoc aanvragen. Deze capaciteit wordt dus apart gehouden van de capaciteit in de capaciteitsverdelingsprocedure; de van te voren geregelde paden worden al uiterlijk drie maanden vóór de uiterste datum van het indienen van capaciteitsaanvragen gepubliceerd. Zodoende bestaat er dus een capaciteitsverdelingsprocedure voor de capaciteit die gereserveerd is op grond van de verordening en een capaciteitsverdelingsprocedure voor de overige capaciteit op grond van het besluit.
De verdere regels omtrent deze gereserveerde capaciteit worden via de in de verordening ingestelde beheersraden vastgesteld. Zo bepaalt de beheersraad op welk moment de gereserveerde capaciteit aan de beheerder wordt teruggegeven. Met dit lid wordt verduidelijkt dat er capaciteit is voorbehouden ten behoeve van de in Europees verband gemaakte afspraken.

Artikel I, onderdeel O

De benaming van Kaart 1 is aangepast aan de wijziging van artikel 1. Artikel 1 gaf voorheen de onderdelen in aparte geletterde onderdelen weer.
De legenda van Kaart 2 is aangepast aan het gewijzigde artikel 8 van het besluit.
Kaart 3 in de bijlage behoorde bij artikel 10, tweede en derde lid. De leden waarop Kaart 3 betrekking had, zijn uit het besluit verwijderd. Daarmee kon Kaart 3 ook verwijderd worden.
Aan de bijlage is voorts een overzicht van baanvakken en zijtakken toegevoegd. Dit overzicht behoort bij het nieuwe artikel 8, vierde lid, en geeft de baanvakken aan die gelden als baanvakken voor goederenbestemmingsverkeer.

Artikel II (inwerkingtreding)

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, met uitzondering van Artikel I, onderdelen B en C. Artikel I, onderdeel B, treedt in werking op het moment dat artikel I, onderdeel J, van het genoemde wetsvoorstel tot wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in werking treedt. In artikel I, onderdeel J, wordt artikel 17 van de wet aangepast. Door gelijktijdige inwerkingtreding worden in één keer de juiste begrippen in de wet en het besluit doorgevoerd.

Artikel I, onderdeel C, treedt in werking op het moment dat de wet tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in werking treedt. Met de inwerkingtreding van deze wet zullen artikelen vernummerd worden, waardoor de verwijzing in artikel 3 naar de Wet vervoer gevaarlijke stoffen moet worden aangepast.

Er wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Dit kan echter worden gerechtvaardigd doordat de afwijking aanmerkelijke publieke nadelen voorkomt. Het besluit staat in een directe relatie met het jaarlijkse proces van verdeling van capaciteit. Capaciteitsaanvragen kunnen ieder jaar tot de tweede maandag van april worden ingediend. Vervolgens start het capaciteitsverdelingsproces. Het besluit dient zodoende voor de tweede maandag van april van 2015 in werking te treden om als juridische basis te fungeren voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,